

Avis sur la communication de la Commission « Nouveaux défis aux industries maritimes »

(92/C 223/13)

Le 17 décembre 1991, le Comité économique et social a décidé, conformément à l'article 20 troisième alinéa du règlement intérieur, d'élaborer un avis sur la communication susmentionnée.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 6 mai 1992 (rapporteur: M. Arena).

Lors de sa 297^e session plénière (séance du 26 mai 1992), le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

1. Introduction

Le présent avis doit être considéré comme complémentaire de l'avis qui a été formulé ⁽¹⁾ sur la communication de la Commission concernant « la politique industrielle dans un environnement ouvert et concurrentiel ».

1.1. Au cours de ces dernières années, le Comité s'est déjà penché à plusieurs reprises sur les problèmes maritimes ⁽²⁾. À cet égard, la coopération avec la Commission a été constructive et a abouti à de bons résultats. Il est regrettable de constater que la Commission n'a pas jugé opportun de demander expressément au Comité de lui faire part de ses suggestions dès la phase d'approfondissement d'une question comme celle soulevée par les « Nouveaux défis aux industries maritimes », dont les implications économiques et sociales sont très importantes.

1.1.1. Le présent avis entend contribuer aux travaux, qui se poursuivront jusqu'en octobre prochain, du Forum des industries maritimes proposé par la Commission.

2. Observations générales

2.1. Le Comité se félicite de l'initiative de la Commission qui, en réaffirmant l'importance de la « dimension maritime » dans le domaine de la politique industrielle proposée, tend à mettre au point une stratégie qui enrayer le déclin des industries maritimes communautaires et favorise leur développement en termes de com-

pétitivité. Non moins appréciable est l'institution d'une tribune de débat chargée de contribuer à la définition du type d'actions qu'il convient de mener, et à laquelle les différentes parties intéressées peuvent apporter leur expérience et leurs propositions.

2.2. En revanche, il ne semble pas que le document à l'examen souligne comme il se doit les multiples aspects sociaux qui ne manqueront pourtant pas de se faire jour; cette sous-estimation ressort également de la structure des groupes de travail du Forum. En outre, le choix des facteurs clés qui devraient améliorer la compétitivité des différents secteurs — notamment de ceux qui sont exposés à la concurrence internationale — et des lignes d'action qui leur correspondent suscite la perplexité.

2.3. Pour la première fois, les différentes composantes de l'économie maritime européenne sont considérées d'une façon unitaire et dans le cadre d'une politique de relance des industries de ce secteur. Cela fait trop longtemps que prédominent dans ce domaine des conceptions de défense des différents secteurs, conceptions inaptes à influencer de manière décisive sur leur compétitivité internationale, surtout si elles sont érigées en système.

2.4. Tout en sachant que leurs intérêts ne coïncident pas toujours, il convient de mettre en évidence les interdépendances et les synergies possibles entre les industries maritimes. Il va de soi qu'une flotte européenne importante garantit un marché intérieur aux chantiers de construction et de réparation, ainsi qu'aux fournisseurs de composants. Historiquement, aucun pays n'a développé ces industries sans avoir comme principal client l'armement national et il en va de même dans le domaine des activités *off shore*. Les transports maritimes ont également besoin d'un large éventail de services financiers, d'assurances, juridiques et de courtage hautement qualifiés. Enfin, la compétence professionnelle des travailleurs du secteur maritime européen constitue un patrimoine qu'il faut avoir soin de préserver, notamment parce qu'en bénéficient en fin de compte d'autres activités exercées à terre et dans les ports.

⁽¹⁾ JO n° C 40 du 17. 2. 1992.

⁽²⁾ Vers une politique commune des transports — transports maritimes (JO n° C 207 du 18. 8. 1986); Conditions minimales exigées pour les navires entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en colis (JO n° C 329 du 30. 12. 1989); Aides à la construction navale (JO n° C 68 du 16. 3. 1987); Aides à la construction navale (JO n° C 332 du 31. 12. 1990); Politique commune de la pêche (JO n° C 339 du 31. 12. 1991); Mesures positives en faveur des transports maritimes (JO n° C 56 du 7. 3. 1990); Application de l'article 85, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes (JO n° C 69 du 18. 3. 1991).

2.5. En raison de la persistance de la crise mondiale de l'économie maritime et sous l'influence d'une politique de la concurrence qui se pose presque exclusivement en termes de marché intérieur, les industries maritimes en Europe se sont pour ainsi dire repliées sur elles-mêmes. Les restructurations profondes mises en œuvre dans les États membres ont sans aucun doute conduit à une réduction des coûts unitaires de production, mais elles ont également provoqué la perte de centaines de milliers d'emplois.

2.6. Aujourd'hui, il est finalement pris acte du fait que le poids de l'ensemble des industries maritimes européennes a considérablement diminué, tant dans le contexte mondial que du point de vue des besoins mêmes de la Communauté, suscitant par là des préoccupations de nature stratégique non exclusivement économique.

2.7. Les causes de cette perte progressive de compétitivité sont multiples et touchent surtout les deux secteurs — armement et chantiers navals — qui opèrent directement sur les marchés internationaux. Il ne s'agit pas uniquement de l'amélioration technologique et qualitative à laquelle certains concurrents sont parvenus, pour les flottes des États membres — qui doivent déjà supporter des charges fiscales, sociales et administratives plus lourdes — il s'agit également de faire face aux mesures protectionnistes répandues (par exemple, parts de cargaison réservées) et aux pratiques déloyales dont bénéficient les flottes de nombreux pays tiers. Les chantiers navals ont souffert non seulement du coût et des conditions d'emploi du facteur travail (comme, par exemple, en Corée) inacceptables en Europe, mais également de systèmes d'aide plus ou moins occultes mais en tout cas efficaces, comme le démontrent les négociations toujours en cours à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) afin d'éliminer les mécanismes qui faussent le fonctionnement du marché des constructions navales.

2.7.1. Le Japon a développé une politique maritime à part: une flotte nationale moderne, entièrement construite dans des chantiers japonais (complétée par des navires sous contrôle japonais et battant pavillon étranger, construits dans des pays encore moins chers), au service d'une économie fortement intégrée et orientée vers l'exportation, dans laquelle toutes les synergies sont exploitées. Par ailleurs, la conviction prévaut à l'heure actuelle que le « système japonais » a miné la confiance sur laquelle se base la liberté des échanges.

2.8. La flotte communautaire

2.8.1. Avant toute autre considération, la Communauté européenne, en tant que première puissance com-

merciale du monde, ne saurait continuer d'assister au déclin de sa flotte qui, comme on l'a dit, est le principal catalyseur des multiples intérêts qui gravitent autour de l'industrie des transports maritimes.

2.8.1.1. Cela est plus valable que jamais à l'heure actuelle, à la veille du marché unique — avec ses infrastructures physiques, réglementaires et de services — et des nouvelles perspectives d'échange avec l'Europe de l'Est. Les processus d'internationalisation des marchés (voir, notamment, l'élargissement rapide et la consolidation des deux autres zones importantes: celle du Pacifique et celle de l'Amérique du Nord et du Sud) auront un impact considérable sur le système des transports, tant sur le plan de l'organisation qu'au niveau de l'innovation technologique.

2.8.1.2. Il convient d'ajouter que la réduction des investissements en navires neufs, qui s'est amorcée au milieu des années 1970 et s'est poursuivie durant la presque totalité des années 1980, impose et a déjà entraîné un vaste processus de modernisation de la flotte mondiale, les navires européens étant dans l'ensemble caractérisés par un âge moyen plus élevé.

2.8.2. Étant donné que leurs activités s'inscrivent dans un contexte international tel que celui qui a été décrit, les armateurs européens sont entravés par des charges et des réglementations qui portent gravement préjudice à leur position concurrentielle, dans la mesure où elles ne sont pas appliquées universellement, comme cela aurait dû être le cas.

2.8.2.1. Cela est à l'origine de la chute spectaculaire du tonnage de la flotte communautaire (et donc du nombre des marins communautaires) avec, comme palliatif, le recours aux registres « secondaires » qui provoquent des distorsions de concurrence à l'intérieur de la Communauté.

2.8.3. À l'aide d'une approche réaliste, il est nécessaire de diminuer les coûts de gestion au niveau des armateurs, sans toutefois influencer négativement sur les conditions de travail, surtout en matière de sécurité. À cet égard, les suggestions avancées en son temps par le Comité ⁽¹⁾ devraient constituer la base de cette nouvelle politique communautaire.

2.8.4. Les propositions avancées jusqu'à présent par la Commission semblent inadéquates. Les armateurs continuent en effet d'espérer la présentation et l'adoption d'un ensemble complet de mesures (fiscales, financières, concernant la nationalité des membres de l'équipage, leur rémunération et leurs conditions de travail, etc.) susceptibles de rendre réellement attrayant, et par conséquent concurrentiel, notamment le registre naval communautaire EUROS proposé par la Commission, laquelle est donc invitée par le Comité à agir dans ce sens.

2.8.4.1. Parallèlement, il conviendrait de mettre en œuvre des instruments efficaces pour financer, notam-

(1) Avis « Mesures positives en faveur des transports maritimes » (JO n° C 56 du 7. 3. 1990).

ment par des fonds communautaires, le renouvellement de la flotte et la démolition des unités vétustes.

2.9. Les industries de la construction navale et de l'équipement

2.9.1. La présence d'une marine communautaire forte est également indispensable pour l'avenir de la construction navale communautaire, qui opère également sur le marché international. Ces quinze dernières années, l'industrie de la construction navale a fourni un grand effort de réduction et de réorganisation de ses capacités de production. Malgré les gains de productivité réalisés et l'incidence accrue des constructions navales à contenu technologique plus élevé, les chantiers européens, pour continuer d'opérer sur le marché, ne sauraient encore se passer d'aides publiques appropriées. Ce sera le cas tant que leurs plus importants concurrents (surtout le Japon et la Corée) n'auront pas démantelé leurs systèmes d'aide (les négociations susmentionnées engagées à l'OCDE avec le soutien des États-Unis d'Amérique sont à cet égard d'une importance considérable) et tant que les effets du processus inéluctable d'intégration des industries nationales de la construction navale n'auront pas commencé à se manifester.

2.9.1.1. Il s'ensuit que la Communauté européenne ne peut à présent se baser uniquement sur la politique de concurrence, mais qu'elle doit développer une politique industrielle positive afin d'aider l'industrie communautaire de la construction navale.

2.9.1.2. Au sein de la Communauté, les principes de transparence et de dégressivité sont appliqués aux subventions en faveur de la construction navale. La Commission devrait promouvoir ces principes avec une égale conviction dans un contexte global.

2.9.2. On ne peut évidemment pas attribuer aux chantiers navals communautaires la responsabilité d'avoir contribué à la création du surplus d'offre de navires, étant donné que leur potentiel, en termes d'installations et surtout de force de travail, a chuté d'environ 60 % depuis 1975, de sorte qu'il représente aujourd'hui près d'un cinquième du total mondial. Dans ses directives, la Communauté a toujours subordonné l'octroi des aides à un contrôle rigoureux des capacités de production. Cette politique ne semble d'ailleurs pas avoir conditionné les choix de l'armement communautaire, qui s'est adressé aux chantiers de pays tiers pour plus de la moitié de ses besoins.

2.9.3. En revanche, avec la reprise de la demande mondiale de navires, on s'inquiète du renouveau des visées expansionnistes, surtout de l'industrie de la construction navale japonaise (déjà capable aujourd'hui de satisfaire près de 50 % de la demande mondiale) et également de l'industrie coréenne (plus de 15 %), avec le danger — pour les armateurs européens — d'une monopolisation de l'offre de navires.

2.9.4. Il apparaît en tout cas réductif et illusoire — ainsi qu'il ressort du document de la Commission — de baser les éléments de compétitivité de cette industrie sur l'avantage relatif dont disposerait l'Europe sur ses concurrents dans le domaine des constructions navales plus complexes et de considérer par conséquent l'application des technologies de pointe, par ailleurs importante, comme une arme décisive, ces technologies étant loin de faire défaut au principal producteur mondial.

2.9.5. Sur le plan industriel, la construction navale européenne doit réduire le niveau élevé de fragmentation qui la caractérise, en recherchant les économies d'échelle qui constituent un des points forts de la concurrence asiatique. Par conséquent, il est plus que jamais nécessaire d'encourager la coopération entre les entreprises européennes, qui n'ont lancé que récemment des initiatives conjointes intéressantes dans des secteurs tels que la recherche et le développement, la conception, les achats, l'écologie et la production de moteurs marins.

2.9.6. Parallèlement, l'action de la CEE à l'égard des grands producteurs asiatiques doit se faire plus incisive afin de parvenir à la fois à une élimination progressive de toute aide et à une auto-limitation de la production visant à empêcher le retour des déséquilibres redoutables entre la demande et l'offre de navires et, en fin de compte, entre la demande et l'offre de cale, ainsi que la diminution des taux de fret qui s'ensuivrait. Dans le même but, la modernisation de la flotte mondiale devrait aller de pair avec la démolition de navires vétustes, à commencer par les navires « substandard », en raison de leur incidence évidente, notamment sur la sécurité du travail et sur la préservation de l'environnement maritime.

2.9.7. Les efforts de coopération devront également s'étendre à l'industrie des composants électroniques, secteur essentiel pour la compétitivité de l'industrie de la construction navale, étant donné que le matériel produit à l'extérieur des chantiers représente plus de 50 % du coût des navires. Le problème le plus difficile à résoudre — surtout en présence de volumes de production réduits — réside peut-être dans l'hétérogénéité des entreprises sous-traitantes, tant en termes de dimension qu'au niveau de leur spécialisation, en tenant également compte du fait que plusieurs de ces entreprises ne produisent qu'accessoirement pour le secteur naval. Vient encore s'ajouter de multiples problèmes liés à la normalisation des produits et notamment de ceux qui doivent répondre à des exigences spécifiques de sécurité.

2.9.8. Dès lors, la définition conjointe des exigences futures des transports maritimes s'inscrit parmi les éléments de base d'une stratégie commune, non seulement au niveau de l'armement et des chantiers navals, mais également à celui de l'ensemble multiforme et étendu

d'entreprises, pour la plupart moyennes et petites, qui constituent l'industrie de l'équipement. La connaissance de l'évolution des tendances est tout aussi importante pour les technologies liées à la protection de l'environnement maritime et à l'exploitation de ses ressources.

2.10. *La protection de l'environnement maritime*

2.10.1. Au cours des dernières années, la demande sociale en faveur d'une protection accrue de l'environnement s'est beaucoup intensifiée et elle exige désormais des réponses concrètes, surtout de la part des institutions, tant nationales qu'internationales. Bien que la plupart des causes de pollution des mers soient d'origine tellurique (établissements industriels et urbains, substances chimiques utilisées dans l'agriculture, etc.), le déversement accidentel ou systématique des hydrocarbures ou des substances toxiques par les navires inquiète considérablement l'opinion publique.

2.10.2. Le développement du trafic pétrolier, le vieillissement croissant d'une bonne partie de la flotte mondiale (plus de 85 % des citernes en service au-dessus de 150 mille tonnes datant d'avant 1980, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur des normes concernant le lest isolé) et l'existence d'un nombre non négligeable de navires « substandard » — phénomène qui met notamment en cause le fonctionnement des registres navals — comptent parmi les principaux facteurs qui font des mers qui entourent l'Europe — grande consommatrice de matières premières énergétiques — des zones à très haut risque au niveau du déversement des hydrocarbures et de produits chimiques destinés aux processus industriels les plus divers, ou résultant de ces derniers.

2.10.3. Cette question présente de très nombreux aspects (législatifs, d'organisation, techniques, économiques, liés aux assurances, etc.), alors que les plans d'intervention contre la pollution se trouvent encore dans une phase de « première génération », bien que l'on discerne des possibilités considérables d'amélioration, grâce surtout au processus scientifique et technologique dans les secteurs des télécommunications, du monitoring, des instruments maritimes, etc.

2.10.3.1. Le caractère global et international des problèmes relatifs à la protection de l'environnement maritime pose incontestablement le problème de l'efficacité d'une coopération menée sur une base très large, qui a souvent présenté des points faibles. Ceci explique, par exemple, la décision des États-Unis d'Amérique d'adopter, en 1990, l'*Oil Pollution Act* (qui impose la double coque pour les navires citernes construits après juin 1990 et naviguant dans les eaux américaines), un événement qui ne pouvait qu'influer sur les nouvelles normes récemment établies par l'Organisation maritime internationale (OMI), normes qui entreront en vigueur en juillet 1996 pour les navires nouvellement construits et en juillet 1995, en vue de contrôles plus rigoureux, pour les navires déjà en circulation.

2.10.4. Il est indispensable que l'action communautaire et des États membres vise à appliquer de la manière la plus rigoureuse ces normes relatives à la protection de l'environnement maritime et à la sécurité de la navi-

gation, notamment grâce à la mise en œuvre (avec la définition et le financement de projets spécifiques) d'un système opérationnel intégré de prévention-répression-bonification (moyens navals de surveillance et d'intervention urgente, installations et équipements portuaires spécifiques, etc.).

2.11. *L'industrie des ressources maritimes et des recherches océanographiques*

2.11.1. L'exploitation des ressources maritimes (énergétiques, minières, biologiques, etc.) exige une approche résolument rationnelle, pleinement consciente de l'impact que l'activité humaine peut avoir sur l'équilibre délicat de l'environnement maritime et apte à dépasser des exigences qui pourraient même s'avérer conflictuelles (exploitation/conservation).

2.11.2. La situation dans laquelle se débat l'industrie de la pêche européenne est l'exemple qui montre de la manière la plus évidente combien il est difficile — mais par là même nécessaire — de conjuguer le développement de l'industrie du travail en mer avec la gestion des ressources naturelles. Des techniques sans cesse plus perfectionnées pour la localisation des bancs de poissons, l'amélioration des prestations des unités de pêche et l'efficacité accrue des systèmes de capture sont à la base du grave problème de la surexploitation, malgré les tentatives communautaires visant à mettre en place une politique de gestion des ressources halieutiques.

2.11.3. En effet, il ne semble pas possible de différer dans le secteur de la pêche une restructuration qui conduise à une réduction de la capacité globale de la flotte existante, en dehors du renouvellement nécessaire de certaines flottes nationales dans une logique de « scrap and build ». Le développement de l'aquaculture et l'amélioration des infrastructures à terre destinées aux activités de pêche peuvent faire partie des mesures d'accompagnement du processus de rationalisation auxquelles devront être réservés des fonds et des actions structurelles adéquats, étant donné la vulnérabilité économique et sociale particulière de l'activité de pêche, surtout dans certaines régions de la Communauté.

2.11.4. En ce qui concerne les recherches océanographiques, l'intérêt de la Communauté européenne en matière de science et technologie n'existe aujourd'hui dans la pratique (à l'exception du secteur pétrolier) que pour ce qui concerne l'acquisition de connaissances scientifiques sur la mer. Une contribution utile pour susciter l'intérêt des milieux industriels réside sans aucun doute dans une politique européenne pluridisciplinaire qui prévoie des programmes de recherche axés sur le développement de technologies spécifiques (autres que celles de l'*off shore* pétrolier, toutefois utilisables) adaptées à la gestion des ressources et à leur utilisation rationnelle.

2.11.5. Parmi les développements possibles à court et moyen terme qui présentent un intérêt industriel,

citons les moyens de recherche océanographique (y compris l'emploi de technologies dérivées du secteur militaire) et le transfert en mer ou le long des côtes d'activités industrielles ou de services (par exemple, production d'énergie, stockage de matériaux énergétiques et autres, incinération de déchets, etc.).

2.12. *Le système portuaire*

2.12.1. L'introduction de l'électronique, de l'informatique, etc. a entraîné depuis longtemps une véritable révolution au niveau des modalités de gestion des ports et du trafic maritime, modalités bien éloignées, toutefois, de celles régissant, par exemple, le transport aérien. Ces dernières années, en particulier, des progrès considérables ont été accomplis dans le développement des systèmes (VTS-service d'aide au trafic maritime) visant à régir le trafic de navires dans des zones délimitées et/ou encombrées où des accidents sont plus susceptibles de survenir.

2.12.2. Dès lors, à des fins de sécurité et d'efficacité — c'est-à-dire pour la qualité des transports —, il conviendrait d'une manière plus générale d'accélérer l'adoption de normes de fonctionnement, de règles et de procédures valables pour tous les ports dont la gestion relève aujourd'hui de régimes très variés, y compris du point de vue juridique. Par ce biais, on favoriserait également la réduction des disparités existant généralement entre les infrastructures d'accostage de la Méditerranée et celles de l'Europe du Nord (un système portuaire équilibré étant résolument plus pratique, même au niveau des interconnexions des moyens de transport : réduction des « ruptures de charge » onéreuses et connexions facilitées avec les transports ferroviaires, routiers et fluviaux) et la diminution de l'engorgement de certaines zones, à laquelle pourrait contribuer le développement du cabotage. Il va de soi que tout ceci nécessite des interventions appropriées en matière de réglementation et d'infrastructure — auxquelles il conviendrait de consacrer des financements adéquats, y compris communautaires — afin d'accélérer et de rentabiliser la circulation des marchandises.

2.12.3. Aux fins de la sécurité envisagée sous l'angle de la protection de l'environnement — phénomène exacerbé notamment par le gigantisme des navires —, il conviendra d'accroître — en même temps que les installations, telles que celles servant au dégazage des pétroliers et au traitement des eaux de lest et d'autres déchets — les services de surveillance dans les ports et dans les rades et d'adopter des mesures dissuasives et répressives plus sévères à l'égard des coupables.

2.13. *La recherche et le développement*

2.13.1. C'est à juste titre que la communication de la Commission fait du développement technologique un des éléments fondamentaux permettant d'atteindre et de conserver la compétitivité souhaitée des industries

maritimes communautaires, tant en ce qui concerne les procédés de production que les produits (innovateurs en termes de typologie, mais économiques et sûrs). L'activité de recherche nécessaire pour assurer à ces industries le support de connaissances avancées exige :

- une action de sensibilisation et de coordination entre les centres et les programmes de recherche communautaires,
- la définition d'un cadre spécifique de programmation et de financement qui dote d'une sécurité suffisante une activité de vaste envergure, qui n'admette pas une solution de continuité et qui ne puisse être limitée à la recherche de base, mais doit au contraire s'étendre à la phase de préindustrialisation.

2.13.2. Le rappel concernant les investissements annuels (presque 300 millions d'écus) effectués par le gouvernement japonais dans des programmes de recherche et de développement dans le secteur de la technologie marine, montant considérablement supérieur à celui estimé pour l'ensemble de la CEE, est très significatif.

2.14. *Le facteur humain*

La nécessité de miser sur le facteur humain pour une gestion sûre et efficace des navires revêt une importance particulière. Attendu que le facteur humain intervient dans 80 % des accidents en mer, le principe-clé qu'il convient d'adopter est qu'une conduite sûre des navires par des équipages parfaitement entraînés constitue également la façon la plus efficace d'exploiter les navires. À cet égard, la législation sociale dans le contrôle des ports par l'État devrait être développée de manière à inclure l'entraînement professionnel des équipages, en mettant surtout l'accent sur les systèmes de sécurité et les équipages multilingues. Les économies à réaliser dans les coûts de gestion devraient être recherchées avant tout dans les bénéfices découlant du progrès technologique et de taux d'intérêt plus bas, et non pas simplement dans l'utilisation de main-d'œuvre bon marché originaire des pays du tiers monde. De son côté, la Communauté devrait encourager le recrutement de marins et conférer aux capitaines de navires la protection juridique qui leur est nécessaire pour garantir la sécurité des navires dont ils sont responsables.

3. **Conclusions**

3.1. La communication de la Commission a jeté les bases d'un projet extrêmement ambitieux, compte tenu des effets qu'aurait un système maritime efficace sur la compétitivité de l'économie européenne. Ce document comporte toutefois des carences, tant dans la définition des termes réels des défis posés aux industries maritimes communautaires, que dans le choix des moyens qui conviennent le mieux pour les affronter.

3.2. Les travaux du Forum — qui, on le comprend, font déjà l'objet des pressions les plus diverses — devraient être orientés vers des objectifs clairs et réalistes, eu égard également au caractère vaste et complexe des questions à l'examen, et ils devraient comporter une évaluation appropriée du facteur humain au niveau de la sécurité et de l'efficacité de l'exploitation des navires.

3.3. De l'avis du Comité, il est d'une importance fondamentale de procéder, pour chaque industrie, à une évaluation approfondie du niveau d'efficacité et de compétitivité, surtout pour les industries qui déploient leurs activités sur le marché mondial.

3.4. Une attention non moins importante devrait aussi être consacrée à la fixation de priorités dans les interventions — avec toutes leurs implications en termes de réglementation et de coûts, en indiquant qui devra les supporter — sans pour autant perdre de vue l'objectif que constitue le développement harmonieux des différentes industries. Il va de soi qu'il faudra pour chacune d'entre elles choisir l'approche la plus appropriée à divers points de vue (communautaire ou national, caractère intersectoriel plus ou moins poussé, etc.). Enfin, l'action de négociation de la Communauté au niveau international doit être renforcée adéquatement, afin de lutter contre toute distorsion de concurrence.

3.5. Une fois encore, le Comité (voir l'avis sur la communication de la Commission intitulée «La politique industrielle dans un environnement ouvert et concurrentiel»)⁽¹⁾ tient à ce que l'on procède à une délimitation claire entre l'approche générale et les instruments de la politique économique, particulièrement en matière de concurrence. Si l'avenir de l'Europe maritime doit dépendre essentiellement de la compétitivité de ses entreprises, les mesures qui relèvent de la compétence de la Communauté, telles qu'elles sont définies par la Commission, ne semblent pas suffisantes, à court et à moyen terme, pour permettre aux entreprises de concourir à armes égales sur des marchés où les règles de la libre concurrence sont souvent violées.

3.5.1. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire, dans les circonstances actuelles, de compléter la politique de concurrence par une ou des politiques visant de manière spécifique à aider les industries communautaires du transport maritime et de la construction navale.

3.6. Il serait également nécessaire de clarifier le concept de «subsidiarité» en ce qui concerne la position de la Communauté et des États membres. S'il convient de refuser des logiques d'assistance, il est en revanche tout à fait justifié d'adopter une politique industrielle assortie de mesures de coordination et financières propres à soutenir les opérateurs durant la phase de consolidation et de relance des entreprises, dans un climat de coopération accrue entre secteurs et au sein de chacun d'entre eux.

3.7. Ce qui s'impose aujourd'hui, c'est une modification considérable des mentalités dans des secteurs trop longtemps affectés par une crise qui a entraîné la suppression de centaines de milliers d'emplois, surtout dans des régions qui comptent parmi les moins développées de la Communauté, qui a sensiblement élevé l'âge moyen des travailleurs et qui a concouru à orienter vers d'autres industries «en croissance» les jeunes les mieux préparés. Voilà la «dimension sociale» qui — si ce n'est dans les programmes de formation professionnelle, par ailleurs nécessaires, qui visent à remédier à la pénurie croissante de marins dans la Communauté — n'apparaît pas de manière adéquate dans le document de la Commission, alors que cette dimension doit figurer parmi les objectifs primordiaux d'une politique qui est finalement «d'attaque» pour les industries maritimes de la Communauté.

3.8. Qui dit dimension sociale dit aussi sécurité au travail et protection de l'environnement marin, soit des problèmes de culture et de professionnalisme plus encore sans doute que de technologie. Sans un rétablissement et un respect rigoureux des niveaux de sécurité adéquats pour les conditions de fonctionnement des navires et des ports, les risques auxquels sont exposées les côtes européennes — avec leurs activités économiques, leur patrimoine historique et leurs richesses naturelles — pourraient croître de manière spectaculaire et, avec eux, les coûts qu'il faut supporter pour réparer les dommages provoqués.

⁽¹⁾ JO n° C 40 du 17. 2. 1992.

Fait à Bruxelles, le 26 mai 1992.

*Le Président
du Comité économique et social*

Michael GEUENICH